

ANALISIS DAMPAK *DWELLING TIME* PADA *FREIGHT FORWARDER* **(Kendala, Dampak dan Upaya yang dilakukan *Freight Forwarder*)**

Ajeng Divie Ekananda
Mochammad Al Musadieq
Supriono
Fakultas Ilmu Administrasi
Universitas Brawijaya
Malang
Email: ajengdivie@gmail.com

ABSTRACT

Dwelling Time is the sum of time that needed by container while in port. As a provider of transportations service, Freight Forwarder held an important role in export and import activities. As Freight Forwarder, obviously experience obstacle and impact from Dwelling Time. Hence, this research aim to analyze obstacle, impact and efforts freight forwards in dealing with Dwelling Time. This research used descriptive research method with qualitative approach. This research conducted in 4 Freight Forwarder Companies and 1 Forwarder Association in Surabaya. Data collection methods are triangulation and document. The informant selection technique is purposive sampling. Main research instrument is the author herself, then supported by interview guidelines, camera, sound recorder and notes. The analytical method used in this research is Miles and Huberman data analysis with triangulation as verification data method.

Keywords: *Dwelling Time, Freight Forwarder, Export - Import*

ABSTRAK

Dwelling Time adalah total waktu yang dibutuhkan peti kemas selama di pelabuhan. Sebagai penyedia jasa pengurusan transportasi, *Freight Forwarder* berperan penting bagi importir dan eksportir. *Freight Forwarder* juga berperan penting pada kelancaran kegiatan ekspor – impor. *Freight Forwarder* tentunya merasakan kendala dan dampak dari adanya *Dwelling Time*. Maka dari itu, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kendala, dampak dan upaya *Freight Forwarder* dalam menghadapi *Dwelling Time*. Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Penelitian dilakukan di 4 perusahaan *Freight Forwarder* dan 1 Asosiasi *Forwarder* di Surabaya. Teknik pengambilan data dengan triangulasi dan dokumen. Untuk teknik pemilihan narasumber, digunakan teknik *purposive sampling*. Instrumen penelitian utama adalah diri penulis sendiri, kemudian didukung oleh pedoman wawancara, kamera, perekam suara dan catatan. Metode analisis data menggunakan metode analisis lapangan Model Miles and Huberman dengan triangulasi sebagai metode keabsahan data.

Kata Kunci: *Dwelling Time, Freight Forwarder, Ekspor – Impor*

1. PENDAHULUAN

Dwelling Time yang terlalu lama membuat konsumen semakin dirugikan. Ada biaya penumpukan peti kemas per harinya yang harus dibayar oleh pemilik barang. Oleh sebab itu semakin lama peti kemas menumpuk, semakin bertambah pula biaya yang dikeluarkan pemilik barang, baik importir ataupun eksportir. Bila barang tersebut barang impor, maka konsumen harus membayar kelebihan biaya yang ditanggung oleh importir dari penumpukan peti kemas di pelabuhan sebelum peti kemas di keluarkan dari kawasan pelabuhan. Selanjutnya bila barang tersebut barang ekspor, maka keuntungan eksportir menurun karena membengkaknya biaya untuk penumpukan peti kemas di pelabuhan sebelum akhirnya peti kemas di angkut ke kapal. Biaya tambahan tersebut akhirnya akan dibebankan kepada konsumen akhir (“Apa itu *Dwelling Time*”, 2016).

Sementara dalam proses kegiatan ekspor-impor yang melibatkan penjual dari luar daerah pabean dengan importir, dan eksportir dengan pembeli dari luar daerah pabean, importir dan eksportir tersebut tentunya tidak melakukan seluruh pengiriman tanpa campur tangan dari pihak lain. Begitu banyak dan panjang prosedur yang harus dipenuhi oleh importir maupun eksportir sebelum melakukan pengiriman ke luar maupun ke dalam, membuat importir dan eksportir membutuhkan bantuan dari agen jasa pengurusan transportasi atau *Freight Forwarder*. *Freight Forwarder* merupakan perusahaan yang mengatur barang ekspor dan impor (“*What Does a Freight Forwarder Do*”, 2014).

Importir dan eksportir tidak perlu lagi melakukan seluruh pengurusan pengiriman barang. *Freight Forwarder* berperan dalam membantu importir dan eksportir dalam mengelola seluruh pengurusan dokumen dan muatan barang yang dikirim dari gudang penjual di luar negeri sampai ke gudang importir ataupun dari gudang eksportir sampai ke gudang pembeli di luar negeri (*door to door*). Sebagai pihak yang melaksanakan seluruh pengurusan dokumen dan muatan pengiriman barang, *Freight Forwarder* tentunya secara langsung merasakan dampak dari *Dwelling Time*.

Penelitian ini merupakan inovasi dari penelitian terdahulu, yaitu penelitian Narindra pada tahun 2016. Narindra (2016) menyatakan bahwa *Dwelling Time* memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pendapatan pelabuhan. Semakin lama *Dwelling Time* maka semakin besar pendapatan yang

diterima oleh pelabuhan, begitu pula sebaliknya. Melihat bahwa *Dwelling Time* memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pendapatan pelabuhan, maka peneliti berpikir apakah *Freight Forwarder* sebagai pihak perantara kegiatan ekspor-impor dan juga pengguna (*user*) jasa kepelabuhanan merasakan dampak dari *Dwelling Time*.

Tabel 1. Kapasitas Peti Kemas Pelabuhan-Pelabuhan di Indonesia

No	Pelabuhan	Kapasitas Peti Kemas per Tahun
1	Tanjung Priok, Jakarta	11,5 juta
2	Tanjung Perak, Surabaya	3,7 juta
3	Belawan, Medan	1,2 juta
4	Tanjung Emas, Semarang	600 ribu
5	Soekarno Hatta, Makassar	500-600 ribu

Sumber : Jawa Pos, 2016 (tabel diolah peneliti)

Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya memiliki kapasitas peti kemas sebesar 3,7 juta peti kemas per tahun. Hal ini menjadikan Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya sebagai pelabuhan dengan kapasitas peti kemas terbesar dalam segi kapasitas peti kemas dan lalu lintas kapal nomor dua di Indonesia. Letak Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya yang berada di Pulau Jawa bagian timur membuat peran Pelabuhan Tanjung Perak menjadi semakin penting, yaitu sebagai pelabuhan pintu gerbang ke daerah Indonesia Bagian Timur.

Padatnyanya lalu lintas kapal dan besarnya kapasitas peti kemas membuat Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya menjadi lokasi yang menarik dalam melakukan sebuah penelitian terkait kegiatan kepelabuhanan seperti ekspor-impor. Terlebih jika dikaitkan dengan isu yang sedang hangat di Indonesia pada akhir tahun 2016, yaitu *Dwelling Time* dan adanya penurunan *Dwelling Time* yang cukup signifikan hingga mencapai 2,9 hari. Begitu juga dengan dampaknya pada *Freight Forwarder* sebagai pengguna jasa pelabuhan (*user*), sekaligus pihak yang berada di tengah tengah penjual dan pembeli antar negara. Dimana *Freight Forwarder* berperan sebagai perantara eksportir atau importir dalam pengurusan dokumen pengiriman dengan pihak yang berwenang menangani dokumen ekspor-impor.

Penelitian dilakukan di 4 (empat) perusahaan dan 1 (satu) asosiasi *Freight Forwarder* yang ada di Surabaya. 4 (empat) perusahaan tersebut adalah Halto Sarana Utama, PT. Trans Pasific International Logistics, PT. Andalan Pasific Samudera, dan PT. Andalan Pasific Samudera. Keempat perusahaan tersebut merupakan perusahaan *Freight Forwarder* yang terbuka untuk kegiatan penelitian. Sedangkan DPW ALFI/ILFA Provinsi Jawa Timur sebagai asosiasi *Freight Forwarder* merupakan wadah berkumpulnya para *Freight Forwarder* sehingga asosiasi mengetahui berbagai kendala, dampak dan upaya apa saja yang dilakukan *Freight Forwarder* dalam menghadapi *Dwelling Time*. Oleh karena belum adanya penelitian yang meneliti tentang dampak *Dwelling Time* pada *Freight Forwarder*, penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul ‘Analisis Dampak *Dwelling Time* pada *Freight Forwarder* (Kendala, Dampak dan Upaya yang dilakukan *Freight Forwarder*)’.

2. KAJIAN PUSTAKA

2.1 *Dwelling Time*

Tim Pilot Studi BPS dengan Tim Direktorat Informasi Kepabeanaan dan Cukai, Kemeterian Keuangan dalam Pilot Studi *Dwelling Time* 2014 menjelaskan bahwa *Dwelling Time* adalah waktu yang dibutuhkan peti kemas selama berada di pelabuhan atau kawasan pabean, sejak peti kemas di bongkar dari kapal lalu ditimbun di *yard* sampai selesainya urusan dokumen dan pembayaran, hingga peti kemas keluar dari kawasan pelabuhan. *Dwelling Time* terdiri dari 3 (tiga) tahap, yaitu *Pre Clearance*, *Custom Clearance* dan *Post Clearance*.

1) *Pre Clearance*

Pre Clearance ialah proses pembongkaran barang / peti kemas dari kapal sampai dengan peletakkan barang / peti kemas di gudang penimbunan (*container yard* / CY);

2) *Custom Clearance*

Custom Clearance ialah proses penyelesaian kewajiban pabean sampai dengan keluarnya SPPB (Surat Persetujuan Pengeluaran Barang). Khusus untuk jalur merah, dilakukan pemeriksaan fisik peti kemas;

3) *Post Clearance*

Post Clearance ialah proses persiapan pengeluaran barang. Yaitu ketika pengurusan dokumen sudah selesai dan hanya perlu untuk membayar biaya penimbunan ke operator

pelabuhan. kemudian setelah pembayaran dilakukan, peti kemas dapat dibawa keluar dari kawasan pelabuhan.

2.2 *Freight Forwarder*

Website rantaipasok.com mengklasifikasikan *Freight Forwarder* menjadi 3 kelas (“Pengertian *Freight Forwarder*”, 2016), yaitu:

- 1) *International Freight Forwarder* (klasifikasi A)
International Freight Forwarder adalah *Forwarder* yang menjalankan jasa penanganan serta pengiriman barang atau kegiatan *Freight Forwarding* secara profesional yang bertaraf internasional, yaitu melakukan pengiriman barang dari atau ke seluruh negara di dunia.

Berikut kelebihan dari *International Freight Forwarder* yang disebutkan dalam rantaipasok.com:

- (a) *International Freight Forwarder* berhak menerbitkan dan menggunakan FIATA B/L (*Bill of Lading*);
- (b) *International Freight Forwarder* memiliki tenaga ahli dalam bidang pengiriman barang;
- (c) *International Freight Forwarder* memiliki jaringan kerja secara Internasional serta agen dan mitra kerja yang tangguh di dalam ataupun di luar negeri;
- (d) *International Freight Forwarder* memiliki sarana dan prasarana kerja yang cukup;
- (e) *International Freight Forwarder* memiliki pengalaman yang luas sehingga mampu memberikan saran-saran yang diperlukan oleh pemilik barang terhadap suatu maksud untuk pengiriman barang ke negara tujuan tertentu;
- (f) *International Freight Forwarder* mampu memberikan tarif angkutan yang relatif murah serta dapat membantu mencari jalan keluar untuk menurunkan biaya produksi terhadap suatu barang yang akan di pasarkan di dunia internasional, serta selalu membayar tuntutan ganti rugi.

2) *Domestic / regional Freight Forwarder* (klasifikasi B)

Domestic / regional Freight Forwarder belum berhak menggunakan atau menerbitkan B/L milik mereka sendiri.

3) *Local Freight Forwarder* (klasifikasi C)

Local Freight Forwarder merupakan forwarder yang belum memiliki agen di luar negeri. *Local*

Freight Forwarder adalah para pengelola jasa EMKL dan EMKU.

3. METODE PENELITIAN

3.1. Fokus Penelitian

1. Kendala-kendala *Dwelling Time*
 - a. Keefektifan waktu tunggu dan keefisienan biaya seluruh proses *Dwelling Time* peti kemas
 - b. Kendala-kendala dalam proses *Dwelling Time* menurut *Freight Forwarder*
2. Dampak *Dwelling Time* pada *Freight Forwarder*
 - 1) Dampak positif
 - 2) Dampak negatif
3. Upaya *Freight Forwarder* dalam menghadapi *Dwelling Time*
 - a. Segi internal
 - b. Segi eksternal

3.2. Lokasi Penelitian

Penelitian ini berlokasi di Kota Surabaya, tepatnya di 4 (empat) perusahaan *Freight Forwarder* pengguna jasa Pelabuhan Tanjung Perak dan 1 (satu) asosiasi *Freight Forwarder*. Keempat perusahaan dan asosiasi *Freight Forwarder* tersebut diantaranya Halto Sarana Utama, PT. Trans Pasific International Logistics, PT. Andalan Pasific Samudera, PT. Geber Freight International dan DPW ALFI/ILFA (Asosiasi Logistik & Forwarder Indonesia / Indonesian Logistics & Forwarders Association) Provinsi Jawa Timur

3.3. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan oleh peneliti ialah Dokumentasi. Adapun instrument penelitian yang digunakan ialah: peneliti, pedoman wawancara, alat perekam, kamera dan alat tulis menulis.

3.4. Analisis Dan Keabsahan Data

Dalam penelitian kualitatif terdapat beberapa aktivitas dalam menganalisis data berupa *data reduction*, *data display* dan *conclusion drawing*. dan ke absahan data menggunakan teknik triangulasi

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1. Kendala-kendala *Dwelling Time* menurut *Freight Forwarder*

Dwelling Time merupakan waktu yang dibutuhkan peti kemas selama berada di dalam pelabuhan sampai peti kemas tersebut meninggalkan pelabuhan (World Bank, 2012). Tim Pilot Studi BPS dengan Tim Direktorat Informasi Kepabeanan dan

Cukai, Kemeterian Keuangan dalam Pilot Studi *Dwelling Time* 2014 juga menjelaskan bahwa terdapat 3 (tiga) indikator penyebab *Dwelling Time*, yaitu *Pre Clearance*, *customs clearance* dan *Post Clearance*.

Tabel 2. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 116 Tahun 2016

Pasal / Ayat	Bunyi Peraturan
Pasal 2 Ayat (1)	Untuk menjamin kelancaran arus barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 Ayat (1), perlu ditetapkan batas waktu penumpukan barang di lapangan penumpukan terminal peti kemas (lini 1) paling lama 3 (tiga) hari sejak barang dtumpuk di lapangan penumpukan.
Pasal 2 Ayat (2)	Lapangan penumpukan terminal peti kemas (lini 1) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bukan merupakan tempat penimbunan barang tetapi sebagai area transit untuk menunggu pemuatan atau pengeluarannya.
Pasal 2 Ayat (3)	Ketentuan batas waktu penumpukan barang di lapangan penupukan di lini 1 sebagaimana dimaksud pada ayat (1), tidak berlaku untuk: <ol style="list-style-type: none"> a. barang yang wajib tindakan karantina dan telah dilaporkan/aju permohonan kepada karantina; b. barang yang telah diajukan pemberitahuan pabean impor tetapi belum mendapatkan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB); dan c. barang yang terkena Nota Hasil Intelegen (NHI) yang dikeluarkan oleh Bea dan Cukai.
Pasal 3 Ayat (1)	Setiap pemilik barang/kuasanya wajib memindahkan barang yang melewati batas waktu penumpukan (<i>long stay</i>) dari lapangan penumpukan terminal peti kemas (lini 1) ke lapangan penumpukan di luar lapangan penumpukan terminal peti kemas (lini 1) dengan biaya dari pemilik barang.
Pasal 3 Ayat (2)	Dalam hal pemilik barang/kuasanya tidak memindahkan barangnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Badan Usaha Pelabuhan selaku operator terminal peti kemas wajib memindahkan barang ke luar lapangan penumpukan terminal peti kemas (lini 1) dengan biaya dari pemilik barang.
Pasal 3 Ayat (3)	Dalam pelaksana pemindahan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2), pemilik barang/kuasanya atau Badan Usaha Pelabuhan agar berkoordinasi dengan otoritas Pelabuhan dan Bea Cukai.
Pasal 4	Dalam hal barang belum melewati batas waktu penumpukan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 ayat (1) namun <i>Yard Occupancy Ratio</i> /YOR telah melampaui batas standar utilisasi fasilitas sebesar 65% (enam puluh lima per seratus), Otoritas Pelabuhan memerintahkan kepada Badan Usaha Pelabuhan selaku operator terminal peti kemas untuk memindahkan barang ke luar lapangan penumpukan terminal (lini 1) dan berkoordinasi dengan Bea dan Cukai.

Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM. 116 Tahun 2016 (diolah)

Dwelling Time di Indonesia diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM. 116 Tahun 2016 Tentang Pemindahan Barang yang Melewati Batas Waktu Penumpukan

(*Long Stay*) di Pelabuhan Utama Belawan, Pelabuhan Utama Tanjung Priok, Pelabuhan Utama Tanjung Perak, dan Pelabuhan Utama Makassar. Dalam tabel 4.5 telah dipaparkan bahwa batas waktu penimbunan peti kemas di pelabuhan adalah 3 (hari) sejak peti kemas ditumpuk di lapangan penumpukan pelabuhan. Hal tersebut karena pelabuhan hanya merupakan tempat transit peti kemas, dan bukan tempat penimbunan. Namun, batas waktu penumpukan 3 (tiga) hari tersebut tidak berlaku bagi peti kemas yang terkena wajib tindakan karantina, yang sudah mengajukan PIB namun masih belum mendapatkan respon SPPB, dan untuk peti kemas yang terkena Nota Hasil Intelejen (NHI). NHI sendiri merupakan temuan intelejen jika barang impor bermasalah atau mengandung hal-hal yang melanggar peraturan sehingga diperlukan pengkajian ulang atau biasa disebut dengan *random* (perpindahan status barang dari jalur hijau ke jalur merah) sehingga diperlukan pula pemeriksaan fisik barang.

(1) *Pre Clearance*

(a) Pelayanan

- i. Sering terjadinya keterlambatan pemberitahuan NOA (*Notice of Arrival*) dan DO (*Delivery Order*) dari pelayanan. Padahal di dalam peraturan NOA harus sudah diterima oleh pihak importir 3 hari sebelum kedatangan barang, agar dapat mengajukan PIB.
- ii. Beberapa pelayanan menunjuk salah satu Bank sebagai Bank tujuan pembayaran. Namun tidak jarang perusahaan memiliki rekening Bank yang berbeda. Tidak jarang terjadi keterlambatan respon bank terhadap transaksi transfer beda bank. Misalnya perusahaan pengguna sudah melakukan pembayaran melalui rekening dari Bank B dan sudah berstatus terkirim. Namun, pihak pelayanan belum merasa menerima pembayaran tersebut. Kemudian, beberapa jam kemudian pelayanan baru menerima pembayaran tersebut.
- iii. Masih ada beberapa pelayanan meminta pembayaran untuk DO berupa tunai (*cash*) sehingga pembayaran perlu dilakukan dengan cara konvensional, yaitu membayar tunai di kantor perusahaan pelayanan.
- iv. Pelayanan belum 24/7 hari. Beberapa perusahaan pelayanan meminta untuk melakukan pembayaran dengan uang tunai

namun sistem pelayanan perusahaannya masih belum maksimal.

(b) Proses dokumen di Kementerian / Lembaga (K/L) Terkait

- i. Sebelum proses ekspor atau impor, beberapa barang wajib memiliki rekomendasi dari Kementerian / Lembaga (K/L) tertentu tergantung jenis barangnya. Namun untuk mendapatkan rekomendasi tersebut, tidak jarang Kementerian / Lembaga (K/L) merespon dengan lambat. Contohnya, respon Kementerian Perdagangan yang masih lambat dalam memberikan respon PI (Persetujuan Impor). Padahal kepemilikan PI adalah wajib bagi importir. Contoh berikutnya adalah untuk impor bahan baku ternak, dibutuhkan rekomendasi dari Direktorat Jenderal Peternakan Kementerian Pertanian. Namun, lagi-lagi proses penerbitan surat-surat keterangan dan rekomendasi dari Direktorat Jenderal Peternakan dan Kesehatan Hewan (PKH) terlalu lama, bahkan bisa sampai lebih dari 14 hari.
- ii. Beberapa jenis barang wajib memiliki rekomendasi dari beberapa Kementerian terkait. Contohnya untuk impor Limbah Non B3-Plastik. Sebelum mengajukan PI Limbah Non Bahan Berbahaya dan Beracun - Plastik di Kementerian Perdagangan, importir diharuskan memiliki rekomendasi dari Direktur Jenderal Pengelolaan Sampah, Limbah dan Bahan Berbahaya dan Beracun, Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan dan Direktur Jenderal Industri Kimia, Tekstil dan Aneka, Kementerian Perindustrian. Banyaknya persyaratan dalam usaha mendapatkan rekomendasi oleh masing-masing kementerian membuat membuat importir / *Freight Forwarder* melakukan pekerjaan ganda.
- iii. Terjadinya perubahan peraturan ekspor-impor dari Pemerintah. Walaupun perubahan peraturan bisa dibilang jarang terjadi, namun jika pemerintah tidak melakukan sosialisasi dengan pihak-pihak yang terkait dengan ekspor-impor secara menyeluruh dan tuntas, maka akan terjadi perbedaan persepsi, implementasi dan tumpang tindih terutama jika berkaitan dengan barang lintas (larangan dan pembatasan). Contohnya, pada *website* resmi suaramerdeka.com dijelaskan bahwa saat ini 15 Kementerian / Lembaga (K/L) yang berwenang mengatur lintas di Indonesia memiliki status lintas yaitu

sebesar 51% dari 10.826 pos tarif HS (*Harmonized System*) barang impor. Padahal rata-rata negara ASEAN hanya memiliki ketentuan lartas sebesar 17%. Hal ini terjadi karena masing-masing K/L memberlakukan syarat edar (perlindungan konsumen) menjadi syarat impor, seperti SNI dan SKI BPOM.

(2) *Custom Clearance*

(a) INSW (*Indonesia National Single Window, single portal* di Indonesia yang memfasilitasi percepatan proses ekspor-impor baik arus barang dan dokumen) dan CIESA (sistem informasi milik Direktorat Jenderal Bea dan Cukai yang terdiri dari banyak aplikasi yang terintegrasi digunakan untuk pelayanan, pengawasan dan administrasi (intranet.beacukai.go.id, 2017)) sering mengalami *server down*.

(b) Barang impor kadang terkena sistem acak atau biasa disebut dengan *random* oleh CEISA. *Random* adalah perintah pemeriksaan bagi barang yang seharusnya tanpa pemeriksaan (masuk Jalur Hijau). Pengenaan *random* memiliki beberapa alasan. Yang pertama mungkin karena importir baru pertama kalinya melakukan kegiatan impor. Kedua, mungkin karena reputasi importir kurang baik bagi Bea & Cukai. Ketiga, mungkin karena barang benar-benar terkena sistem *random*, yaitu terkena secara acak untuk dilakukan pemeriksaan barang atau biasanya disebut dengan terkena Nota Hasil Intelejen (NHI). Dalam hal NHI ini, barang secara acak mendapatkan perintah untuk pemeriksaan semata-mata karena upaya Otoritas Pabean untuk mengawasi dan memberdayakan masyarakat khususnya importir di Jalur Hijau agar selalu taat pada aturan dokumentasi.

(3) *Post Clearance*

(a) Ketika SPPB sudah keluar, namun importir masih belum membayar biaya administrasi di pelabuhan maka proses pengeluaran peri kemas atau *Post Clearance* akan tertunda. Hal ini bisa terjadi karena ketidaktahuan importir tentang bagaimana cara membayar atau memang importir masih belum memiliki uang untuk membayar biaya administrasi.

(b) Beberapa importir memang terbiasa dan suka untuk menimbun barangnya di pelabuhan. Ini terjadi karena beberapa alasan, yaitu terbatasnya *space* gudang importir, importir belum membutuhkan barang tersebut, kemudian yang terakhir adalah karena importir memang sengaja 'menitipkan' barangnya di gudang pelabuhan karena terjaminnya sistem keamanan di gudang pelabuhan dari pada di

simpan di gudang importir dengan keamanan yang belum terjamin.

4.2. *Dampak Dwelling Time pada Freight Forwarder*

Tahun 2016 merupakan tahun dimana pemberitaan tentang *Dwelling Time* ramai dibicarakan. Pada Tahun 216 pula keluar himbauan Presiden Republik Indonesia untuk menekan angka *Dwelling Time* dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM. 116 Tahun 2016 Tentang Pemindahan Barang yang Melewati Batas Waktu Penumpukan (*Long Stay*) di Pelabuhan Utama Belawan, Pelabuhan Utama Tanjung Priok, Pelabuhan Utama Tanjung Perak, dan Pelabuhan Utama Makassar. Di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM. 116 Tahun 2016 dinyatakan bahwa batas waktu penimbunan peti kemas di pelabuhan dalah 3 (tiga) hari.

Kemudian dengan himbauan Presiden Republik Indonesia dan Peraturan Menteri Perhubungan tersebut, membuat pihak-pihak operator pelabuhan bekerja untuk mengurangi angka *Dwelling Time*. Pada akhirnya pihak-pihak operator pelabuhan seluruh Indonesia berhasil menurunkan angka *Dwelling Time*. Salah satu contoh adalah Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya yang berhasil menurunkan angka *Dwelling Time* dengan selisih cukup jauh. Pada bulan Januari 2016, *Dwelling Time* Pelabuhan Tanjung Perak hampir menyentuh angka 7 hari, tepatnya 6,7 hari. Kemudian semakin berjalan bulan, hingga tahun, pada bulan Februari tahun 2017 *Dwelling Time* turun menjadi 3,8 hari.

Tabel 3. *Dwelling Time* Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya

No	Bulan / Tahun	<i>Dwelling Time</i>
1	Januari / 2016	6,7 hari
2	Februari / 2016	5,7 hari
3	Maret / 2016	5,3 hari
4	April / 2016	5,2 hari
5	Februari / 2017	3,8 hari

Sumber : DPW ALFI / ILFA Provinsi Jawa Timur, 2017 (tabel diolah peneliti)

Suksesnya program menurunkan waktu *Dwelling Time* ialah karena kontribusi dari berbagai pihak. Pemerintah, Bea & Cukai, Kementerian / Lembaga sebagai pembuat aturan mengenai *Dwelling Time*, Pelabuhan sebagai tempat transit peti kemas yang akan di ekspor atau di impor sekaligus pemberi jasa pelayanan kepelabuhanan, eksportir

dan importir sebagai pemakai jasa kepelabuhanan, dan lembaga penunjang seperti *Freight Forwarder* sebagai agen jasa kepengurusan sebagai pihak kuasa dari eksportir / importir yang sekaligus menjadikan *Freight Forwarder* sebagai salah satu pemakai jasa kepelabuhanan memiliki kerjasama yang apik untuk tercapainya penurunan *Dwelling Time*.

Kehadiran *Freight Forwarder* dinilai penting bagi kelancaran kegiatan ekspor-impor. *Freight Forwarder* merupakan pihak yang mampu dan kompeten untuk melakukan perdagangan internasional dengan pihak-pihak dari luar negeri. Sebagai pihak yang membantu pengiriman barang antar individu / perusahaan di negara yang berbeda, *Freight Forwarder* memiliki pengetahuan tentang ekspor-impor. Turunnya *Dwelling Time* tentunya berdampak pada *Freight Forwarder*, baik secara langsung ataupun tidak langsung.

Berdasarkan hasil wawancara dengan *Freight Forwarder*, berikut dampak dari *Dwelling Time* yang dirasakan oleh *Freight Forwarder*;

1. Dampak positif
 - a. Ketatnya peraturan tentang batas penumpukan peti kemas di pelabuhan yang membuat importir lebih disiplin dalam melakukan impor barang. Importir lebih taat aturan seperti dalam menyerahkan dokumen-dokumen yang dibutuhkan untuk pengajuan PIB. Hal itu membuat pekerjaan *Freight Forwarder* menjadi lebih mudah.
 - b. Diberlakukannya aturan baru mengenai *Dwelling Time* dan kebijakan-kebijakan pendukung proses ekspor-impor, seperti beralihnya pengurusan PIB dari konvensional ke *online* melalui *website* INWS dan CEISA, juga ketatnya peraturan tentang batas penumpukan peti kemas di pelabuhan yang membuat importir lebih disiplin dalam melakukan impor barang, membuat pekerjaan *Freight Forwarder* menjadi lebih efektif dan efisien. Efektif dalam arti *Freight Forwarder* tidak perlu mengantri di kantor Bea & Cukai untuk mengajukan PIB, melainkan dapat dilakukan *online* sehingga dapat menghemat waktu. Kemudian efisien dalam arti tidak lagi diperlukan biaya transportasi ke kantor Bea & Cukai.
2. Dampak negatif
 - a. Kurang kuatnya sistem pondasi *website* INWS dan CEISA membuat sering terjadi eror. Sehingga hal ini membuat proses ekspor-impor terhambat.
 - b. Kurangnya komunikasi dan koordinasi antar Kementerian / Lembaga (K/L) membuat perbedaan persepsi dan implementasi peraturan terutama untuk

barang lartas. Sehingga *Freight Forwarder* mengalami kendala dalam pengurusan dokumen pada Kementerian / Lembaga (K/L) yang berbeda.

- c. Kurang siapnya pihak-pihak yang mendukung proses ekspor-impor seperti perusahaan pelayaran dan depo *container* dalam memberikan pelayanan 24/7 hari. Hal tersebut membuat peti kemas yang datang pada akhir pekan harus menunggu sampai hari Senin untuk melakukan pengurusan impor di pelayaran, atau bagi peti kemas yang masa *free time* 3 (tiga) harinya selesai pada hari Sabtu harus menunggu bukanya depo *container* pada hari Senin dan menanggung biaya pinalti dari kelebihan penumpukan di lapangan pelabuhan (*yard*).

Penurunan *Dwelling Time* memiliki kelebihan dan kekurangan. Kembali ke pengertian awal, bahwa *Freight Forwarder* merupakan jasa pengurusan transportasi dimana penyedia jasa melakukan setiap operasi bisnisnya sesuai dengan permintaan klien / importir. Sehingga dengan adanya penurunan *Dwelling Time*, *Freight Forwarder* tidak merasakan dampak apapun. Khususnya untuk *Freight Forwarder* yang kliennya merupakan perusahaan-perusahaan besar yang melakukan impor untuk bahan baku produksinya, naik atau turunnya *Dwelling Time* tidak berpengaruh terhadap permintaan ekspor-impor di *Freight Forwarder* karena perusahaan tetap memproduksi dengan kuota impor bahan baku yang sama atau bisa naik-turun. Naik-turunnya permintaan bahan baku tidak di pengaruhi oleh *Dwelling Time* namun oleh salah satunya permintaan pasar.

Ketika importir menginginkan penyelesaian pengeluaran barang dengan cepat, maka *Freight Forwarder* akan melakukan proses penyelesaian dengan secepatnya. Namun ketika importir tidak menginginkan penyelesaian pengeluaran barang dengan cepat, atau dengan kata lain importir ingin menimbun terlebih dahulu barangnya di pelabuhan, maka *Freight Forwarder* juga akan menuruti permintaan importir untuk tidak mengeluarkan barangnya terlebih dahulu. Dengan catatan, *Freight Forwarder* tetap akan menyelesaikan proses dokumentasi *clearance* sesuai dengan aturan. Namun ketika SPPB keluar, *Freight Forwarder* atau Bea & Cukai akan memindahkan peti kemas ke depo *container*.

4.3. Upaya *Freight Forwarder* dalam menghadapi *Dwelling Time*

Kelancaran proses ekspor-impor terjadi karena kontribusi dari berbagai pihak, terutama dari pihak-pihak yang memiliki andil besar di dalamnya. Pemerintah, Bea & Cukai, Kementerian / Lembaga, Pelabuhan, Eksportir, Importir, lembaga penunjang seperti *Freight Forwarder* dan lain-lain saling terkait satu sama lain dalam melancarkan proses ekspor-impor. Ketika ada salah satu pihak tidak ikut andil, maka proses ekspor-impor pun tidak akan berjalan dengan lancar. Maka dari itu, sebagai pihak yang juga mendukung proses ekspor-impor *Freight Forwarder* memiliki upaya-upaya, baik upaya yang dilakukan dari internal perusahaan maupun upaya yang dilakukan ke luar perusahaan.

Berikut upaya-upaya yang dilakukan oleh *Freight Forwarder* dalam menghadapi *Dwelling Time* :

1) Segi internal

Freight Forwarder berusaha untuk tidak menunda-nunda dalam melakukan pengurusan setelah persyaratan-persyaratan atau keperluan pengurusan dari importir terpenuhi.

2) Segi eksternal

- a. *Freight Forwarder* berusaha untuk mengingatkan importir maupun eksportir untuk menyiapkan dokumen-dokumen yang diperlukan agar tercapai kelancaran transaksi ekspor-impor.
- b. *Freight Forwarder* berusaha untuk melakukan pendekatan secara moril agar tercipta hubungan yang nyaman dengan eksportir ataupun importir. Karena jika di tengah-tengah proses pengurusan ekspor / impor terjadi masalah, komunikasi antara *Freight Forwarder* dan klien menjadi mudah.

Tabel 4. Hasil Penelitian dan Pembahasan

Kategori	Keterangan / Uraian
1. Kendala	<p><i>Pre Clearance</i> Terlambatnya pemberitahuan NOA & DO dari pelayaran dan kurang nyamannya pelayanan pelayaran karena tidak beroperasi 24/7 Proses dokumen di Kementerian / Lembaga (K/L) terkait cenderung lama dan tumpang tindih Adanya peraturan yang berubah Kurang pahamnya importir dalam penurunan impor</p> <p><i>Custom Clearance</i> INWS dan CEISA sering mengalami <i>server down</i> Peti kemas terkena <i>random</i> CEISA</p> <p><i>Post Clearance</i> Belum maunya importir mengambil barangnya baik karena biaya yang belum siap ataupun gudang importir penuh/barang belum dibutuhkan.</p>

2. Dampak	<p>Pekerjaan <i>Freight Forwarder</i> menjadi lebih efektif dan efisien Importir lebih disiplin dalam melakukan impor barang Beralihnya pengurusan PIB dari konvensional ke <i>online</i> melalui <i>website</i> INWS dan CEISA Akan tetapi, INWS dan CEISA sering mengalami <i>server down</i>. Perbedaan persepsi dan implementasi peraturan terutama untuk barang lartas pada Kementerian / Lembaga (K/L) Kurang siapnya pihak pendukung proses ekspor-impor seperti perusahaan pelayaran dan depo <i>container</i> dalam memberikan pelayanan 24/7 hari Tidak ada peningkatan permintaan ekspor-impor setelah adanya penurunan <i>Dwelling Time</i>.</p>
3. Upaya	<p>Tidak menunda pengurusan ketika persyaratan dokumen sudah lengkap Mengingatkan importir/eksportir untuk menyiapkan dokumen-dokumen impor/ekspor Mencoba menjalin hubungan yang baik dengan importir/eksportir.</p>

Sumber : Peneliti, 2017

5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

1. *Dwelling Time* adalah total waktu yang dibutuhkan peti kemas impor di pelabuhan terhitung sejak dibongkar dari kapan, kemudian di tumpuk di *yard* pelabuhan sampai keluarnya SPPB dan diangkut keluar dari pintu gerbang pelabuhan.
2. *Freight Forwarder* adalah penyedia jasa pengurusan transportasi yang membantu eksportir dan importir melaksanakan proses ekspor-impor. *Freight Forwarder* dianggap mampu dan kompeten untuk melakukan perdagangan internasional dengan pihak-pihak dari luar negeri sehingga kedirannya memiliki peran yang penting dalam kegiatan-ekspor impor.
3. *Dwelling Time* untuk peti kemas ekspor hampir tidak ada. Karena pengurusan ekspor dapat dilakukan jauh-jauh hari sebelum pengiriman. Peti kemas hanya ditumpuk di pelabuhan ketika sudah mendekati jadwal kapal pelayaran.
4. *Dwelling Time* bulan Februari 2017 menjadi 3,8 hari lebih cepat dibandingkan bulan Januari 2016 yang hampir mencapai 6,7 hari. Biaya penumpukan peti kemas juga relatif lebih naik dibandingkan sebelumnya.
5. Kendala *Dwelling Time* pada *Freight Forwarder* antara lain
 - a. Kurangnya pengetahuan dan pemahaman dari calon importir atau eksportir dalam hal tata cara kegiatan ekspor-impor

- b. Rusak atau turunnya performa portal *website online* Bea & Cukai dan INSW (*Indonesia National Single Window*), dan
 - c. Importir cenderung suka menimbun barang atau peti kemas ketika gudang importir dalam keadaan penuh atau ketika barang masih belum dibutuhkan. Dalam hal ini, barang bisa jadi berupa barang baku produksi;
6. Dampak *Dwelling Time* pada *Freight Forwarder*
- a. Dampak positif dari *Dwelling Time* adalah semakin efektif dan efisien kinerja *Freight Forwarder* karena kesadaran eksportir dan importir untuk menaati aturan ekspor-impor dan beralihnya kepengurusan dokumen ekspor-impor menjadi berbasis *online*
 - b. Dampak negatif dari *Dwelling Time* adalah masih kurangnya koordinasi antar Kementerian / Lembaga terkait dalam rangka kepengurusan surat keterangan dan rekomendasi sehingga sering terjadi tumpang tindih kepengurusan, kemudian meskipun pengurusan PIB dan SPPB beralih menjadi berbasis *online* akan tetapi performa *website online* INSW dan CEISA kurang mumpuni karena masih sering mengalami eror atau *down*, terakhir adalah belum siapnya pelayaran dan depo peti kemas untuk beroperasi 24/7
 - c. *Freight Forwarder* merupakan jasa pengurusan transportasi. Dalam melakukan operasi bisnisnya, *Freight Forwarder* menjalankan permintaan dari importir. *Freight Forwarder* akan melakukan penyelesaian dokumen impor dan pengeluaran peti kemas dengan segera ketika importir menginginkan supaya barangnya segera sampai di gudang. Begitu juga sebaliknya
7. Upaya *Freight Forwarder* dalam menghadapi *Dwelling Time*
- a. Segi internal
Freight Forwarder berusaha untuk tidak menunda-nunda dalam melakukan pengurusan setelah persyaratan-persyaratan atau keperluan pengurusan dari importir terpenuhi
 - b. Segi eksternal
Freight Forwarder berusaha untuk mengingatkan importir maupun eksportir untuk menyiapkan dokumen-dokumen yang diperlukan agar tercapai kelancaran transaksi ekspor-impor. *Freight Forwarder* juga berusaha untuk melakukan pendekatan secara moril agar tercipta hubungan yang nyaman dengan eksportir ataupun importir. Karena jika di

tengah-tengah proses pengurusan ekspor / impor terjadi masalah, komunikasi antara *Freight Forwarder* dan klien menjadi mudah.

5.2. Saran

- 1) Sebagai agen perantara yang berhubungan langsung dengan eksportir dan importir *Freight Forwarder* dapat mengedukasi tentang tata cara ekspor impor, dokumen-dokumen apa saja yang harus disiapkan dan langkah-langkah ekspor-impor barang terutama bagi eksportir dan importir yang belum memiliki pengalaman;
- 2) *Freight Forwarder* dapat memberikan saran kepada importir terutama, tentang frekuensi impor yang dilakukan perusahaan disesuaikan dengan kebutuhan perusahaan saja. Sehingga tidak terjadi penumpukan barang yang nantinya berimbas kepada konsumen. Hal ini berupa peningkatan harga barang yang pada akhirnya total biaya penumpukan ditanggung oleh konsumen akhir.

DAFTAR PUSTAKA

- Artakusuma, Afif. (2012). Analisis Import Container *Dwelling Time* Di Pelabuhan Peti Kemas Jakarta International Container Terminal (JICT) Tanjung Priok. Bandung : Institut Teknologi Bandung
- Narindra , Raka Argiansyah Arya. (2016). Analisis Pengaruh *Dwelling Time* Terhadap Pendapatan (Studi pada PT. Terminal Petikemas Semarang tahun 2011-2015). Malang : Universitas Brawijaya
- Nicoll, Jim. (2007). *Container Tracking System – Dwell Time and Transit Time Management at the Port of Halifax*. Canada : Halifa Port Authority
- Raballand, Gael, et all. (2012). *Why Does Cargo Spend Weeks in Sub-Saharan African Ports? – Lessons from Six Countries*. Washington, D.C: the World Bank
- Rajasekar, D dan Prabhakar, T. Sandeep. (2015). *Importance of Freight Forwarding and Work Activities of Freight Forwarders- an Empirical Analysis*. *Indian Journal of Applied Research* Vol. 5. Chennai, India : Amet University
- Rizkikurniadi, Fajar Prasetya dan Murdjito. (2014). Studi Pengurangan *Dwelling Time* Petikemas Impor Dengan Pendekatan Simulasi (Studi

Kasus : Terminal Petikemas Surabaya).
Surabaya : Institut Teknologi Sepuluh
November

Internet / Artikel / Koran / Lain – Lain

Bea & Cukai. (2017). Tentang CEISA. Diakses pada
26 April 2017 dari
<http://intranet.beacukai.go.id/intranet/login.html>

BPS. (2014). Laporan Pilot Studi *Dwelling Time*
2014. Jakarta : Badan Pusat Statistik

Jawa Pos. (2016). “Berantas Pungli Pelabuhan –
Jokowi Perintahkan Polri Tangkap Pelaku”.
Harian Jawa Pos 14 September 2016

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia –
Biro Komunikasi dan Informasi Publik.
(2017). “Menhub: Dwelling Time di
Pelabuhan Utama Turun Hasil Kinerja
Jokowi JK” di akses pada tanggal 14 Februari
2017 dari
<http://dephub.go.id/post/read/menhub--dwelling-time-di-pelabuhan-utama-turun-hasil-kinerja-jokowi-jk>

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
(2015). Peraturan Menteri Perhubungan
Nomor PM 74 TAHUN 2015 Tentang
Penyelenggaraan dan Pengusahaan Jasa
Pengurusan Transportasi. Jakarta :
Kementerian Perhubungan Republik
Indonesia. Diakses pada 10 April 2017 dari
http://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/permen/2015/PM_74_Tahun_2015.pdf

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
(2016). Peraturan Menteri Perhubungan
Nomor PM 116 Tahun 2016 Tentang
Pemindahan Barang yang Melewati Batas
Waktu Penumpukan (*Long Stay*) di
Pelabuhan Utama Belawan, Pelabuhan Utama
Tanjung Priok, Pelabuhan Utama Tanjung
Perak, dan Pelabuhan Utama Makassar.
Jakarta : Kementerian Perhubungan Republik
Indonesia. Diakses pada 14 Juni 2017 dari
http://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/permen/2016/PM_116_Tahun_2016.pdf

Permadhi, Okke. (2016). “Apa itu *Dwelling Time* dan
Waiting Time?”, diakses pada 26 Januari 2017
dari <https://www.harianbernas.com/berita-16956-Apa-Itu-Dwelling-Time-dan-Waiting-Time.html>

Rau, Raymond. (2014). “What Does a Freight
Forwarder Do & Do You Need One?” diakses
pada 26 Januari 2017 dari
<http://www.universalcargo.com/what-does-a-freight-forwarder-do-do-you-need-one/>

Trisna, Denny. (2016). “Pengertian *Freight Forwarder*”. Diakses pada 26 April 2017
dari
<http://www.rantaipasok.com/2016/06/tentang-freight-forwarder.html>